

Heimo Rintamäki, Jouni Rintanen

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelman 2001-2005 vaikutus Hämeen tiepiiriin

Tiehallinnon selvityksiä 78/2001



**Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelman
2001-2005 vaikutus Hämeen tiepiiriin**

Tiehallinnon selvityksiä 78/2001

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri
Tampere 2001

Kansikuva: A-Tie Oy

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-839-4
TIEH 3200724

Julkaisua saatavana:
Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
Telefaksi 0204 22 4002
S-posti hameen.tiepiiri@tiehallinto.fi

Tiehallinto

Hämeen tiepiiri
Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE
Puhelinvaihde 0204 22 11

Asiasanat: liikenneturvallisuus, suunnitelmat, yhteistyö, parantaminen, Hämeen tiepiiri
Aiheluokka: 80

TIIVISTELMÄ

Työssä selvitettiin, mitä LVM:n liikenneturvallisuuksuunnitelma 2001-2005 merkitsee Hämeen tiepiirin kannalta. Asiantuntijahaastatteluissa esitetyt toimenpide-ehdotukset analysoitiin ja ryhmiteltiin seuraaviksi toimintalinjoiksi: asenne ja asiantuntijuus, avoin yhteistyö, vaikuttavuus, fyysiset parantamistoimet, päivittäinen hoito ja turvatekniikka.

Lähtökohtana on, että liikenteen ja tienpidon parissa työskentelevät asiantuntijat asennoituvat ammattimaisesti liikenneturvallisuuden edistämistyöhön sekä pyrkivät tietoisesti levittämään liikenneturvallisuutta korostavaa asennetta kaikkiin sidosryhmiinsä sekä työelämässä että siviilielämässään. Keskeisiä toimenpiteitä ovat tiepiiriläisten liikenneturvallisuuksutietämyksen lisääminen ja tiepiirin liikenneturvallisuuteen liittyvän toiminnan ohjauksen selkeyttäminen.

Organisaatiomuutosten takia vähentynyttä liikenneturvallisuuskentän yhteistyötä on syytä tehostaa. Ensimmäiseksi on määriteltävä nykyistä selvemmin liikenneturvallisuuskentällä toimivien tahojen roolit. Seuraavassa vaiheessa käynnistetään yksityiskohtaisempi seudullinen/kuntaryhmittäinen yhteistyö. Tiepiiri voi halutessaan ottaa suurenkin roolin tässä yhteistyön kehittämisessä. Avoimella yhteistyöllä tavoitellaan liikenneympäristöä, jossa jokaisen käyttäjäryhmän on mahdollista liikkua turvallisesti. Erityisesti kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan. Tiepiirin viestintää kehitetään edelleen viestintästrategian mukaisesti. Tiepiiri tiedottaa tienkäyttäjiä ennakolta erityisesti muuttuvasta ajokelistä ja voi myös ottaa kantaa kulkumuodon valintaan.

Liikenneturvallisuuteen liittyvää tutkimusta on kehitettävä ja tarkennettava, jotta toimenpiteiden vaikutukset saadaan esiin. Eri tyyppisten toimenpiteiden vaikuttavuus tulee saattaa koko tiepiirin henkilöstön tietoon.

Fyysiset parantamistoimet lisäävät liikenneturvallisuutta lyhyellä aikavälillä. Rakennettavat ratkaisut toteutetaan yhdenmukaisina, jottei tienkäyttäjille tule eteen odottamattomia ratkaisutapoja tai olosuhteita. Investoinneilla tulisi poistaa ensimmäiseksi kaupunkiseutujen pääväylien verkolliset puutteet. Teiden turvallista nopeustasoa seurataan: havaitut puutteet teiden rakenteissa tai hoidossa vaikuttavat sallittuun nopeustasoon. Periaatteena on, että päätieverkkoa kehitetään autoliikenteen ehdoilla ja taajamia puolestaan joukko- ja kevyen liikenteen ehdoilla. Päätieverkon nopeustaso pyritään pitämään korkeana ja alempia nopeusrajoituksia asennetaan vain todellisen tarpeen niin vaatiessa. Pienten liikenneturvallisuuksutoimien toteuttamiseksi ylläpidetään hankekorja.

Teiden hoidossa keskitytään ajokelin ylläpitämiseen mahdollisimman tasaisena muuttuvissa sääolosuhteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteen mukaisesti Hämeen tiepiirissä saisi tapahtua enintään 25 liikennekuolemaa vuonna 2005 ja 10 vuonna 2025. Tämä tarkoittaa sitä, että vuoteen 2005

asti liikennekuolemavähennemän tulisi olla 2,5/vuosi ja vuosina 2005-2025 0,75/vuosi.

Tavoite on erittäin vaativa erityisesti vuoteen 2005 asti. Pitkällä tähtäimellä liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehokkaimmin nostamalla liikenneturvallisuus tärkeimmäksi kriteeriksi kaikissa päätöksenteon vaiheissa. Tämä tehoaa parhaiten, koska liikenneturvallisuuteen vaikutetaan pääasiassa tienpidon eri tuotteilla, ei pelkästään pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden viiden miljoonan vuosittaisella määrärahalla. Seuraavan viiden vuoden vaativa tavoite edellyttää kuitenkin selkeätä lisäpanostusta myös nopeasti vaikuttaviin toimenpiteisiin, joiden toteuttaminen vaatii lisärahoituksen saamista.

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisema "Liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2001 - 2005" ja sen perusteella tehty valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta asettavat tieliikenteen turvallisuuden hyväksi toimiville haasteelliset tavoitteet. Hämeen tiepiirissä tehtiin alkuvuodesta hyvin lyhyt selvitys siitä, mitä LVM:n suunnitelma merkitsee tiepiirissä.

Tuolloin todettiin, että asia on tarkemman selvityksen arvoinen ja päätettiin tämän selvityksen tekemisestä.

Selvitystä tehdessä on ollut tiedossa, että Tiehallinnon organisaatio tulee muuttumaan prosessiorganisaatioksi vuoden 2002 alusta. Kuitenkaan ei ole ollut tiedossa organisaation osista käytettäviä nimiä ja vastuiden jakoja. Selvitys pohjautuukin työn aikana olleeseen organisaatiomalliin ja sen termeihin, mutta se ei vaikuttane oleellisesti selvityksen käytettävyyteen.

Selvityksen ovat laatineet Hämeen tiepiirin toimeksiannosta Heimo Rintamäki ja Jouni Rintanen Insinööritoimisto A-Tie Oy:stä. Tiepiirin yhdyshenkilönä on toiminut Juhani Hyöriinen.

Tampere, joulukuu 2001

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	8
2	LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN 2001-2005 PÄÄKOHDAT	9
2.1	Liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet	9
2.2	Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset	9
2.3	Lähiajan toimenpideohjelma	10
2.4	Ohjelman valtakunnalliset vaikutukset ja toteutumisen edellytykset	10
3	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ HÄMEEN TIEPIIRISSÄ	12
3.1	Nykyinen toimintamalli	12
3.2	Kehittämiso-dotukset	15
3.2.1	Tietohuolto	15
3.2.2	Ohjeistus	16
3.2.3	Auditointi	16
3.2.4	Liikenneturvallisuuskoulutus	17
3.2.5	Tiedottaminen	18
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMISTOIMET HÄMEEN TIEPIIRISSÄ	19
4.1	Toimintalinjat	19
4.2	Toimintalinjojen painotukset	19
5	VAIKUTUKSET	32
5.1	Onnettomuusmäärät	32
5.2	Rahoitus	33
6	LIITTEET	34

1 JOHDANTO

Tässä työssä on selvitetty, mitä Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005 merkitsee Hämeen tiepiirin kannalta. Työssä on kartoitettu mitä toimenpidelinjoja Hämeen tiepiiriin on toteutettava, jotta se olisi osaltaan vaikuttamassa ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen.

Tiepiirin nykyisen toimintamallin selvittämiseksi on käyty laaja keskustelu tiepiirin avainhenkilöiden kanssa. Tiepiirin keskeiset toimintaohjelmat ja ohjeet on analysoitu liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Toimintalinjojen määrittelyssä on etsitty uusia näkökulmia liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja toimintamallien kehittämiseen liittyvän keskustelun lisäämiseksi.

Raportin luvussa 2 on esitetty lyhyesti työn lähtökohtana olevan Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelman pääkohdat.

Luvussa 3 esitetään Hämeen tiepiirin nykyinen toimintamalli liikenneturvallisuuden näkökulmasta sekä esitetään toiminnassa havaitut kehittämisodotukset ryhmiteltyinä tietohuoltoon, ohjeistukseen, auditointiin, koulutukseen ja tiedottamiseen.

Luvussa 4 esitetään liikenneturvallisuustyön toimintalinjat ja niiden sisältämät toimenpiteet. Luvussa on tehty myös ehdotus toimintalinjojen painotuksesta tavoitteena liikenneturvallisuuden edistäminen mahdollisimman tehokkaasti.

Luvussa 5 arvioidaan, mitä toimenpideohjelman toteuttaminen edellyttää tiepiiriltä mm. rahoituksen kannalta.

Liitteessä 1 on asiantuntijahaastatteluissa käytetty haastattelulomake.

2 LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN 2001- 2005 PÄÄKOHDAT

2.1 Liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet

Suomen liikenneturvallisuusvisio on seuraavanlainen:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. LVM:n liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100.

Visiona kuvattuun tilaan pyritään välitavoitteiden kautta:

Valtioneuvosto asetti tavoitteeksi vuonna 1997, että liikennekuolemien määrän on oltava alle 250 vuonna 2005.

Liikenneturvallisuustilanne parantui joka vuosi 1990 -luvulla aina vuoteen 1996 asti, jonka jälkeen myönteinen kehitys näyttää pysähtyneen. Asetettu tavoite edellyttää, että lähimmän viiden vuoden aikana liikenneturvallisuustyöhön tulisi panostaa voimakkaasti. Liikenne- ja viestintäministeriön vuosille 2001-2005 suunnatussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty keinoja, joiden toteutuksella tavoitetta kohti voidaan edetä.

2.2 Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset

Liikenneturvallisuuden parantamistoiminnan suunnittelu keskitetään muutamille alueille, joita pidetään tärkeinä nykyisen turvallisuustilanteen ja tulevien toimintaympäristön muutosten kannalta. Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuustyön edellytyksiä parantavat taulukossa 1 esitetyt liikennepoliittiset toimintatavat:

	Liikennepoliittinen toimintatapa		
	Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen	Liikenteen kasvun hillintä	Teknologian oikea hyödyntäminen
Tavoite	Turvallisuuden tiedostaminen liikenteeseen vaikuttavassa päätöksenteossa	Vähentää onnettomuuksille altistumista	Uusien tutkittujen keinojen käyttöönotto
Keinot	Sitoutuminen	Kulkumuodon valintaan vaikuttaminen	Tutkimus
	Yritysten ja yhteisöjen roolien vahvistaminen	Investointi-politiikkaan vaikuttaminen	Kokeilut

Taulukko 1. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset.

2.3 Lähiajan toimenpideohjelma

Lyhyelle aikavälille eli suunnitelmakaudelle 2001-2005 esitetyt työn painopistealueet keskittyvät havaittavissa ja ennustettavissa olevien ongelmien ehkäisemiseen lähivuosina. Lähiajan toimenpideohjelman painopistealueet ja niiden toimenpiteet on esitetty taulukossa 2.

Painopistealue			
Liikenneturvalli- suuden arvostami- nen	Taajamien liikenne- turvallisuuden pa- rantaminen	Kuljettajiin vaikut- taminen	Suistumis- ja koh- taamisonnetto- muuksien vähentä- minen ja seurausten lieventäminen
Liikenneturvallisuus osaksi laatu- ja joh- tamisjärjestelmiä	Porrastettua nopeus- rajoitusjärjestelmää toteutetaan	Selvitetään mahdolli- suudet laskea pro- milleraja 0,2:een ja ottaa käyttöön huu- meraja 0	Tarkistetaan nopeus- rajoitusjärjestelmää
Liikenneturvallisuus paremmin maan- käytön suunnitteluun	Nopeusrajoituksia tuetaan hidasteilla tarvittaessa	Laajennetaan turva- laitteiden käyttövel- vollisuutta ja valmis- tellaan pp-kypärän käyttöä säännös	Parannetaan päätei- den turvallisuutta
Suunnittelijoiden tietopohjaa paran- netaan	Täydennetään kevy- en liikenteen verkkoja + risteimisjärjestelyt	Ergonomiavaatimuk- set, esim. hands free -puhelin	Kokeillaan nopeuden älykästä säätelyä
Liikennekasvatuksen roolia vahvistetaan päiväkodeissa ja kouluissa	Selvitetään mahdolli- suudet kunnalliseen nopeusvalvontaan	Parannetaan iäkkäi- den ja ammattikuljet- tajien terveydentilan seurantaa	Laajennetaan auto- maattivalvontaa + selvitetään mahdolli- nen haltijavastuu
Poliisin panostusta liikennevalvontaan lisätään	Laajennetaan heijas- timen käyttöä säännös- töistä	Nuorille kokonaisoh- jelma	Kelien ja häiriöiden seurantaa + infor- maatio

Taulukko 2. Lähiajan toimenpideohjelma.

2.4 Ohjelman valtakunnalliset vaikutukset ja toteutumisen edellytykset

Liikenneturvallisuusohjelman toimenpiteiden kannattavuus, kuolemia vähentävä vaikutus ja mahdolliset muut yhteiskunnalliset vaikutukset on pyritty laskemaan. Ohjelman toteutuksella arvioitiin pystyttävän vähentämään liikennekuolemia 120 ja henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia noin 1 300, kun lähtötasona on 90-luvun viimeiset vuodet.

Toimenpiteistä saatavien onnettomuussäästöjen nykyarvo lasketulta vaikutusajalta 2001-2020 on 8 mrd mk. Koko ohjelman toteuttamiskustannukset ovat 3,9 mrd mk. Koko suunnitelman vaikutusajalta laskettu hyötykustannussuhde on 2,4.

Suunnitelma toimii toteuttajatahojen resurssien kohdentamisen perusteena. Suhteellisesti pahin resurssipula on poliisin liikennevalvonnassa. Resursseja olisi tuntuvasti lisättävä tämän suunnitelman toimien toteutumiseksi. Myöskään Tiehallinnon nykyiset resurssit eivät tule riittämään päätieverkon kii-

reellisten toimenpiteiden toteuttamiseen. Päätieverkon turvallisuuksiin tulee osoittaa erillinen määräraha vuosiksi 2001-2005.

Lääninhallitusten tulee huolehtia riittävästä resursseista liikenneturvallisuuksi-työssä. Liikenneturvan alueorganisaation tulee olla laajuudeltaan sellainen, että se kykenee vastaamaan kuntien yhteistyö- ja materiaalitaipeisiin.

Valtionhallinnossa on kehitettävä keinoja, joilla kuntien liikenneturvallisuuksi-työtä voidaan tukea rahallisesti. Olisi tärkeää, että valtion rahaa voitaisiin käyttää myös kuntien kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen investointeihin.

Liikenneturvallisuuksiain neuvottelukunnan tehtävänä on seurata tämän suunnitelman toteutumista laatimalla siitä seurantayhteenveto vuosittain. Seurantatietoja tuottavat kaikki toteutuksesta vastuussa olevat tahot.

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ HÄMEEN TIEPIIRISSÄ

3.1 Nykyinen toimintamalli

Nykyistä toimintamallia ja siihen liittyviä kehittämis ehdotuksia kartoitettaessa käytiin haastattelemalla läpi tiepiirin yksiköt, jotka näkyvät myös oheisessa tiepiirin toimintaprosessia esittävässä kuvassa 1.

Ohjelmoinnin ja esisuunnittelun kautta hankkeet etenevät tienpidon teettämisyksikköön, joka tilaa tuotesuunnittelun ja toteutuksen ulkoiselta yhteistyökumppanilta (urakoitsija, tieliikelaitos, konsultti).

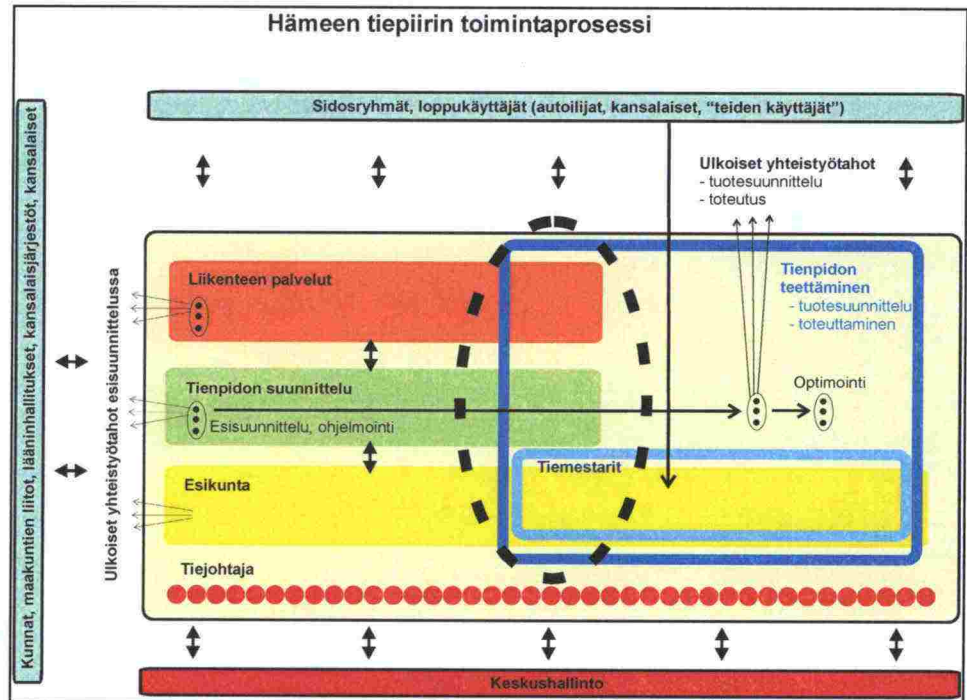
Tiepiiri toimii jatkuvassa vuorovaikutussuhteessa mm. kuntien, maakuntien liittojen, lääninhallitusten ja kansalaisjärjestöjen kanssa. Lisäksi tiepiiri tekee yhteistyötä loppukäyttäjien kanssa (autoilijat, kansalaiset, teiden käyttäjät). Tiehallinnon keskushallinto antaa tiepiireille mm. yleisiä toimintaa koskevia ohjeita ja tutkimustuloksia.

Hankkeiden ohjelmoinnista ja esisuunnittelusta vastaava tienpidon suunnitteluyksikkö tilaa esisuunnittelua myös suunnittelutoimistoilta. Myös liikenteen palvelut -yksikkö tilaa liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä tuotteita ulkopuolisilta.

Pääosa liikenneturvallisuuteen liittyvistä toimenpiteistä toteutetaan edellä mainitulla tavalla. Tiemestarit tilaavat itse aivan pienimpien liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden toteutuksen. Tällaisiin toimenpiteisiin Hämeen tiepiirin 6 tiemestarilla on vuosittain noin 2 Mmk määrärahaa.

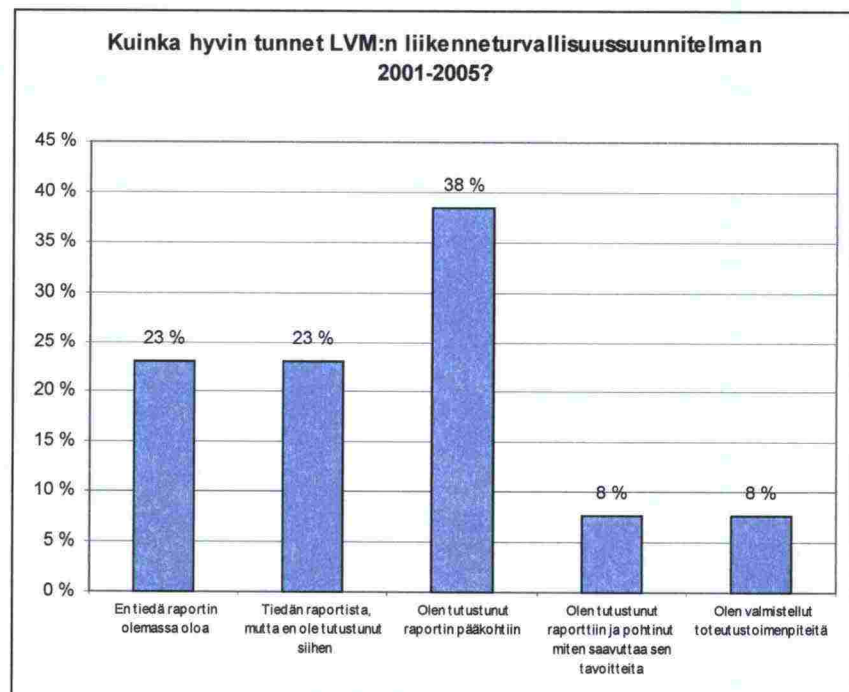
Esikunta kattaa kaikki tiepiirin toimintavaiheet, koska sen vastuulla olevat asiat (tulos- ja talousohjaus, toiminnan kehittäminen, viestintä, henkilöstöhallinto, toimistopalvelut ja tietohallinto) vaikuttavat koko tiepiiriin. Samalla tavalla tiejohtaja vaikuttaa kaikkiin toimintavaiheisiin.

Organisaation toiminnan kannalta on tärkeätä, että yhteistyö eri yksiköiden välillä on sujuvaa. Tätä tärkeätä aluetta on kuvassa kuvattu mustalla soikiolla. Eri yksiköiden väliset tehtävät koordinoidaan johtoryhmässä ja yksityiskohtaisten tehtävien osalta käydään tarvittaessa erillisiä neuvotteluja.



Kuva 1. Tiepiirin toimintaprosessi.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelmaan oli tutustunut jollakin tasolla 54 % haastatelluista tiepiiriläisistä (kuva 2). Vastaavasti 23 % ei tiennyt LVM:n liikenneturvallisuussuunnitelman olemassa oloa. Voidaan todeta, että tiepiirissä raporttiin olivat tutustuneet parhaiten henkilöt, jotka ovat suuressa roolissa raportissa esitettyjen tavoitteiden saavuttamisen kannalta.



Kuva 2. Haastateltujen tietämys LVM:n liikenneturvallisuussuunnitelmasta.

Haastatellut arvioivat tiepiirin vaikutusmahdollisuuden yleisten teiden liikenneturvallisuuteen olevan melko suuren, lukuarvona keskimäärin 40 % (asteikko 0-100 %). Hajonta oli kuitenkin suurta, sillä pienin ilmoitettu arvo oli 15 % ja suurin 75 %. Se, että tiepiirin keskeiset asiantuntijat ajattelevat vaikutusmahdollisuudesta näin eri tavalla osoittaa selkeästi sen, että liikenneturvallisuustyötä ei ole Suomessa määritelty eikä organisoitu riittävän selkeästi.

Kysyttäessä kuinka suuri mahdollisuus tiepiirin eri yksiköillä (tässä yhteydessä mukana myös tiejohtaja ja keskushallinto) on vaikuttaa tiepiirissä tehtävään liikenneturvallisuustyöhön saatiin taulukon 3 mukaiset vastaukset.

Yksikkö	Minimi	Keskiarvo	Maksimi
Tiejohtaja	5	18	40
Esikunta	0	3	5
Tienpidon teettäminen	3	17	40
Tienpidon suunnittelu	20	30	50
Liikenteen palvelut	3	16	35
Keskushallinto	5	15	40

Taulukko 3. Haastateltujen näkemys tiepiirin eri yksiköiden mahdollisuudesta vaikuttaa tiepiirin liikenneturvallisuustyöhön.

Tuloksista voidaan nostaa esille seuraavat seikat:

- Tiejohtajan ja keskushallinnon mahdollisuudesta vaikuttaa turvallisuusasioihin on vallalla hyvin erilaisia näkemyksiä, sillä hajonta molemmissa tapauksissa on 5 - 40 %.
- Esikunnan mahdollisuus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen arvioitiin yllättävän pieneksi, vaikka esikunta on merkittävässä roolissa neuvoteltaessa tiepiirin vuositavoitteesta ja liikenneturvallisuusasioiden painoarvosta tässä tavoitteessa. Esikunnan vaikutusmahdollisuus arvioitiin pieneksi todennäköisesti siitä syystä, että se ei ole konkreettisesti mukana toteuttamassa turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä.
- Tienpidon teettämisen vaikutusmahdollisuutta pidettiin yllättävän pienenä, keskiarvo 17 %. Teettämisyksikkö vastaa kuitenkin mm. teiden talvihoidosta ja yksikköön kuuluvat tiemestarit ovat ratkaisevia linkkejä paikallisten ongelmakohtien määrittämisessä.

Haastateltujen mielestä ns. kovilla (fyysiset toimenpiteet tieverkolla) ja pehmeillä (asennetyö, koulutus) toimenpiteillä on tällä hetkellä suunnilleen yhtä suuri painoarvo liikenneturvallisuuden edistämisessä.

Liikenneturvallisuuden osa-alueiden keskinäinen painoarvo liikenneturvallisuuden edistämisessä, nykytilanne			
	Minimi	Keskiarvo	Maksimi
Verkon fyysiset toimenpiteet	30	51	75
Muut	25	49	70

Taulukko 4. Haastateltujen näkemys kovien ja pehmeiden toimenpiteiden nykyisistä painoarvoista.

Osa haastatelluista ilmoitti myös kantansa siitä kuinka tilanteen heidän mukaan kuuluisi olla:

Liikenneturvallisuu- den osa-alueiden keskinäisen painoarvon tulisi olla liikenneturval- lisuuden edistämises- sä seuraavanlainen			
	Minimi	Keskiarvo	Maksimi
Verkon fyysiset toimenpiteet	30	40	50
Muut	50	60	70

Taulukko 5. Haastateltujen näkemys kovien ja pehmeiden toimenpiteiden ideaali- sesta keskinäisestä painotuksesta.

Haastatelluilla on siis selkeästi halua muuttaa painotusta enemmän ns. "pehmeiden toimenpiteiden" suuntaan. Tienkäyttäjä on kuitenkin yksittäisine päätöksineen liikenneturvallisuu- den kannalta ratkaisevassa asemassa liik- kuessaan tien päällä.

3.2 Kehittämiso- dotukset

Tässä kappaleessa esitetään toiminnoittain nykyisen toimintamallin puutteet ja kehittämiso- dotukset.

3.2.1 Tietohuolto

- Muiden liikenneturvallisuu- styössä mukana olevien tahojen toteuttamista toimenpiteistä ja alan kehityksestä ei saa riittävästi tietoa. Eri sidosryh- mien välisessä yhteistyössä olisi siis kehittämisen varaa. Edellä mainit- tuja tietoja kaivattaisiin taustatietoina.
- Hämeen tiepiirissä ei tällä hetkellä ole saatavilla liikenneturvallisuu- teen liittyvää kausivaihtelutietoa. Tarvittaisiin mm. tietoa kuinka vuodenajat ja muutokul- kutavat (rullalauta ja potkulauta) vaikuttavat liikenneturvallisuu- teen. Lisäksi on tarvetta saada entistä tarkempaa ja suoraan ulospäin viestitettävässä muodossa olevaa faktatietoa.
- Tiemestarit tarvitsisivat paikallista onnettomuu- stilastotietoa eli tietoa oman vastuualueen liikenneturvallisuu- tilanteen kehityksestä. Nykyisin on saatavissa ainoastaan läänikohtaisia tilastoja, joita on vaikeata koh- distaa omaan vastuualueeseen. Oma vastuualue on vain osa läänistä ja usein eri alueilla on omat selkeät erityispiirteensä (mm. liikennemäärät, tieverkon taso).
- Tietoa tarvittaisiin myös erilaisten liikenneturvallisuu- stoimenpiteiden vai- kutuksista, jotta nähtäisiin mihin toimenpiteisiin kannattaisi panostaa. Vaikutustietoa tarvittaisiin organisaation kaikilla tasoilla.
- Liikenneturvallisuu- teen vaikuttavista teorioista ja tutkimuksista sekä suunnitteluperiaatteista ei saa tietoa kovin helposti. Tieto liikenneturvalli- suuteen liittyvistä teorioista ja tutkimuksista tulee keskushallinnosta usein hajanaisesti ja tutkimustietoihin liittyy usein oppiristiriitoja. Jotkut vähät- televät tutkimustietoja ja saattavat jopa jättää välittämättä niitä eteenpäin.

- Onnettomuuksien tapahtumispaikoista ei tällä hetkellä saada riittävän tarkkaa tietoa, sillä usein vaadittaisiin jopa 2 metrin tarkkuudella tieto onnettomuuspaikasta.

3.2.2 Ohjeistus

Toimintaohjeiden merkitys työskentelyssä ja liikenneturvallisuusasioiden sisältyminen ohjeisiin

Toimintaohjeiden käytännön merkitys työn kannalta korostuu mentäessä tiepiirin ylimmästä johdosta kohti organisaation alempaa tasoa. Toiminta-ohjeet eivät juurikaan ohjaa tiepiirin ylimmän johdon työtä, mutta ovat sitä vastoin tärkeitä organisaation alemmilla tasoilla työskenteleville.

Liikenneturvallisuusasiat ovat ajatusmallina keskeisesti esillä tiehallinnon tulosohjauksessa, toiminta-ajatuksessa, yksiköiden toiminta-ajatuksissa ja tavoitteissa, mutta konkreettisesti liikenneturvallisuusasiat eivät välttämättä tule hyvin esille yksittäisissä hankkeissa. Jotta liikenneturvallisuusasiat saataisiin konkreettisesti esille, tarvittaisiin uudenlaista yhteistyötä ja verkostoitumista yhteiskunnan muiden sektoreiden kanssa. Liikenneturvallisuutta on tarkasteltu yleensä hyvin myös LVM:n ohjeissa ja muissa yleisluontoisissa ohjeistuksissa.

Pääsääntöisesti oltiin sitä mieltä, että tiedossa oleville ja tunnetuille suunnitteluratkaisuille, työaikaisille järjestelyille sekä tien päällä työskentelylle on olemassa hyvä tapauskohtainen suunnitteluohjeistus, jossa on otettu huomioon myös liikenneturvallisuuskysymykset. Kuitenkin kritiikkiäkin esitettiin siitä, että yksityiskohtaisemmissa suunnitteluohjeissa liikenneturvallisuusasioita ei ole käsitelty riittävästi. Suunnitelmien liikenneturvallisuusauditointia ollaankin parhaillaan kehittämässä, mikä nähdään tärkeänä.

Ohjeistukseen liittyvät puutteet ja kehittämis ehdotukset

Yleisesti mainittiin, että ohjeita on olemassa riittävästi, mutta ongelmana on oikean ja uusimman tiedon löytäminen. Ohjeet muuttuvat jatkuvasti ja niiden tärkeimmät kohdat olisi pystyttävä esittämään tiiviimmin. Lisäksi mainittiin, että ohjeita tulisi konkretisoida, tiivistää ja selkeyttää sekä lisätä niiden vaikuttavuutta.

Tarvetta tuntuisi olevan myös ohjeista järjestettäviin teemapäiviin, joissa käytäisiin läpi ohjeiden tärkeimmät kohdat.

3.2.3 Auditointi

Tiepiirin organisaation eri tasoilla oltiin yksimielisiä siitä, että vaikutusarviointia tehdään nykyisin liian vähän ja että siinä on paljon kehitettävää.

Kukin yksikkö seuraa kuukausittain vastuualueensa tavoitteiden toteutumista. Tienpidon suunnittelu –yksikkö esimerkiksi seuraa kuukausittain liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista. Esikunta puolestaan kokoaa yhteen muiden yksiköiden omalta vastuualueiltaan laatimat tavoiteseurantaraportit. Tiemestarit puolestaan tekevät jatkuvasti käytännön vaikutusarviointia seurattessaan tien päällä tehtyjen toimenpiteiden toimimista käytännössä.

Seuraavat puutteet ja kehittämissuhteet tulivat esille keskusteluissa:

- Tarve saada tarkempaa vaikutustietoa: erityisesti tiemestarit kaipaavat toimenpiteiden vaikutustietoa omalta vastuualueeltaan. Nykyisin saatavissa on ainoastaan läänikohtaista tietoa. Oma aluetta koskeva vaikutustieto auttaisi toimenpiteiden tehokkuuden seurantaan.
- Varsinaista ennen-jälkeen –tutkimusta toimenpiteiden tehokkuuden selvittämiseksi ei ole tehty. Tällaiset tutkimukset olisivat käyttökelpoisia esimerkiksi taajamien parantamisen yhteydessä.
- Tienkäyttäjien mielipiteitä toteutettujen toimenpiteiden tehokkuudesta voitaisiin kartoittaa esimerkiksi haastattelemalla.
- Liikenneturvallisuusasiat ovat esillä ja ne otetaan huomioon ohjelmata-solla (TTS+PTS) toimenpiteiden vaikutuksia arvioitaessa, mutta yksit-täisten hankkeiden osalta tilanne on ongelmallisempi. Nykyisessä yksit-täisten hankkeiden vaikutusarvioinnissa liikenneturvallisuusasioita ei oteta huomioon riittävästi. Suunnitteluhankkeiden auditointia tulisi te-hostaa, mikä toteutuukin liikenneturvallisuusauditoinnin tullessa käyttöön.

3.2.4 Liikenneturvallisuuskoulutus

Koulutustilanteeseen oltiin melko tyytyväisiä ja todettiin, että tarvittaessa on mahdollista päästä koulutukseen. Seuraavia koulutukseen liittyviä toiveita esitettiin:

- Kerran vuodessa olisi hyvä järjestää yhden päivän kestävä tietoisku lii-kenneturvallisuustilanteesta. Tilaisuudessa käytäisiin läpi tärkeimmät ajankohtaiset liikenneturvallisuusasiat.
- Ohjeisiin, suosituksiin ja tavoitteisiin liittyvää koulutusta tulisi järjestää.
- Vaikuttavuuskoulutusta eli tietoa siitä kuinka erilaiset liikenneturvalli-suustoimenpiteet tehoavat.
- Pelkän teoriakoulutuksen sijaan käytännönläheisempää koulutusta.

Toisaalta esitettiin, että ei pitäisi järjestää erillisiä liikenneturvallisuuskoulu-tustilaisuuksia, vaan sisällyttää liikenneturvallisuusasioita kaikkeen järjes-tettävään koulutukseen.

3.2.5 Tiedottaminen

Viestintäasiat on käsitelty tiepiirin viestintästrategiassa. Liikenneturvallisuuksuutta pyritään edistämään noudattamalla seuraavia viestintästrategian kehittämissuoriaatteita:

- liikenneturvallisuuksu otetaan huomioon kaikessa tiepiirin ja tiepiiriläisten toiminnassa (välitön vuorovaikutus / välillinen viestintä).
- tiepiirin oman henkilöstön on sisäistettävä omien liikenneasenteidensa ja -käyttäytymisensä merkitys, jotta liikenneturvallisuuksuviesti välittyisi eteenpäin (henkilöstön turvallisuusvalmennus).
- tiedotettaessa suunnitelmista ja tienpidollisista toimista tuodaan esille niiden liikenneturvallisuuksuvaikutukset ja pyritään aikaansaamaan turvalliseen liikennekäyttäytymiseen johtava oivallus (painotetaan turvallisuusperusteluja).
- varsinkin ulospäin suuntautuvassa viestinnässä käytetään kansatajuista yleiskieltä ja käytännöllisiä esimerkkejä.

Viestintäosasto kaipaa enemmän tarkkaa faktatietoa liikenneturvallisuuksuasista ja muistakin aihepiireistä, jota olisi helppoa ja nopeata tiedottaa eteenpäin. Nykyisinkin faktatietoa on saatavissa, mutta sen hankkiminen on työlästä.

Tiedottaminen voisi olla tehokkaampaa (lehdet, radio, internet) nimenomaan konkreettisista keinoista välttää onnettomuuksia. Vinkit kerrotaisiin "kansankielellä" ja helposti ymmärrettävästi. Nykyisin raportoidaan helposti yksinomaan laajoista suuntauksista, ohjelmista ja politiikoista.

Kaikilla hankkeilla on olemassa viestintäsuunnitelma, jossa selvitetään mm. kuka vastaa tiedottamisesta. Hanketiedotteissa on selostettu yleensä kattavasti hankkeiden keskeisiä asioita, mutta liikenneturvallisuuksuasiat vaikutukseen ovat puuttuneet tiedotteista. Myös liikenneturvallisuuksuasiat tulisi ottaa ohjeistuksen kautta huomioon hanketiedotteissa.

4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMISTOIMET HÄMEEN TIEPIIRISSÄ

4.1 Toimintalinjat

Tässä kappaleessa esitetään liikenneturvallisuustyön toimintalinjat. Toimintalinjat on muodostettu ryhmittelemällä yksittäiset toimenpide- ja kehittämis-ehdotukset loogisiksi kokonaisuuksiksi.

Asenne ja asiantuntijuus:

Liikenneturvallisuusajattelun syventäminen ja sisäistäminen koko tiepiirissä

Avoin yhteistyö:

Painottaa toiminnan laatua sidosryhmien välillä

Vaikuttavuus:

Entistä tarkemman liikenneturvallisuuteen liittyvän tiedon hankkiminen ja hyödyntäminen

Fyysiset parantamistoimet:

Varsinaiset rakentamistoimenpiteet

Päivittäinen hoito:

Tieverkon liikennöitävyyden ylläpito

Turvatekniikka:

Uuden tekniikan hyödyntäminen

Toimintalinjat sisältävät hyvinkin eri tyyppisiä toimenpide-ehdotuksia. Toimenpiteet vaihtelevat konkreettisesta rakentamisesta organisaatioiden toiminnan ja yhteistyön kehittämiseen sekä asenneilmapiirin parantamiseen.

Toimintalinjat on esitelty tarkemmin toimintalinjakorteissa tämän luvun lopussa. Kukaan kortti on jaoteltu toimintalinjan otsikkoon, johtoajatukseen ja yksityiskohtaisiin toteutuksen keinoihin. Jokainen keino on kohdistettu Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpide-lohkoihin.

4.2 Toimintalinjojen painotukset

Asenne ja asiantuntijuus

Pääpaino liikenneturvallisuustyössä kohdistuu toiminnallisten tekijöiden tehostamiseen ja liikenneturvallisuustiedon lisäämiseen. Liikenneturvallisuustyön perusta ja lähtökohta on se, että liikenteen ja tienpidon parissa työskentelevät asiantuntijat asennoituvat aidosti liikenneturvallisuuden edistämistyöhön sekä pyrkivät tietoisesti levittämään liikenneturvallisuutta korostavaa asennetta myös kaikkiin sidosryhmiinsä sekä työelämässä että siviilielämässään.

Tämän työn yhteydessä havaittiin selvästi, että tiepiirissä monet pitävät liikenneturvallisuutta edelleenkin jonkinlaisena tie- ja liikenneolojen sivutuotteenä tai kylkiäisenä ja sopivana perustelujen lisämausteena. Henkilöstön liikenneturvallisuusasenne ei keskimäärin tarkasteltuna eroa tienkäyttäjien asenteista. Liikenneturvallisuus nostetaan esille tavoitteissa ja linjauksissa, mutta konkreettisissa toimissa painoarvo pienenee omien, sisäisten ja sidosryhmien ristiriitaisten näkemysten vuoksi. Tähän toisaalta vaikuttaa se tosiasia, että liikenneturvallisuusvaikutuksia (onnettomuusmäärät, kustannusvaikutukset) on vaikea määrittää tarkasti. Tilanne on kuitenkin muuttumassa, koska liikenneturvallisuus ilmoitetaan yhdeksi päätavoitteeksi useiden toimintalinjausten ja hankkeiden yhteydessä ja varsinkin, jos liikenneturvallisuus otetaan tienpitoa ohjaavaksi kärkitavoitteeksi.

Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämiseksi tiepiirin henkilöstön koulutuksen pitkänajanpäämääräksi otetaan asiantuntijuus liikenneturvallisuusasioissa. Nykyisellään liikenneturvallisuuden arviointi keskittyy liikaa liikenneturvallisuusinsinöörin toimintaan. Liikenneturvallisuusauditointien myötä tiepiiriin koulutetaan liikenneturvallisuusinsinöörin lisäksi 5-10 auditointikelpoista asiantuntijaa. Myös ulkopuolisille yhteistyökumppaneille (konsultit, urakoitsijat) on koulutettava useita auditointikelpoisia asiantuntijoita. Liikenneturvallisuusvastaavan tehtävät olisi jatkossa asiantuntijoiden lisäämiseksi tarpeen kierrättää vähintään viiden vuoden välein. Tavoiteltava päämäärä on myös, että jokainen tiehallinnon edustaja kokee liikenneturvallisuuden omakseen ja omaksuu hyvät tiedot liikenneturvallisuustyöstä. Asenteen mitaus ja esillä pitäminen on oltava vuosittainen rutiini sekä henkilökohtaisella että yksikkötasolla.

Tiedonjakelussa siirrytään suorasta jakelusta keskitettyyn tietopankkijärjestelmään (kirjastojärjestelmä), josta jokainen voi hakuohjelman löytää tarvittavat tiedot ja lähteet.

Avoin yhteistyö

Avataan keskustelu organisaatiomuutosten takia lamaantuneen liikenneturvallisuusyhteistyön käynnistämiseksi. Tämä edellyttää organisaatioiden roolin määrittämistä. Tiepiiri voi ottaa halutessaan aktiivisen roolin tässä työssä ja esittää itseään jopa liikenneturvallisuuden päävastuutahoksi.

Seuraavana vaiheena käynnistetään seudullinen/kuntaryhmittäinen yhteistyö. Myös tässä käytännönläheisemmässä yhteistyössä tiepiiri voi ottaa suuren roolin.

Tiepiiriin toiminnassa otetaan päämääräksi sosiaalisesti kestävien liikenneolojen tarjoaminen. Tämä tarkoittaa erityisesti autoliikennettä heikommassa asemassa olevien liikkujien olosuhteisiin panostamista. Toisaalta yhteistyössä kuntien kanssa on tavoiteltava liikenneverkon jäsentämistä siten, että erityisesti kevyelle liikenteelle tarjotaan turvallisia reittejä maankäyttörakenteen sisällä (toisin sanoen pois autoliikenteen vilkkaimmista kohdista).

Tiepiiri tiedottaa ennakolta tiestön arvioiduista oloista erityisesti muuttuvissa sääoloissa ja vaikeiden keliolojen aikana. Tiepiiri ottaa myös kantaa kulkumuodonvalintaan erityisen huonoissa ajokeleissä suosittelemalla esimerkiksi

joukkoliikenteen käyttöä. Kuljettajan aktiivista vastuuta korostetaan kaikissa liikenneoloissa ja uusien tekniikoiden käytössä. Tiepiiri osallistuu kehittämistyöhön ja arvioi vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Viestintää kehitetään tiepiirin viestintästrategian mukaisesti.

Tiepiiri määrittelee roolinsa liikenneviranomaisena. Roolin valinnan mukaan päätetään toimenpiteistä.

Vaikuttavuus

Tiehallinnon liikenneturvallisuuteen liittyvää tutkimusta on kehitettävä, jotta toiminnan suunnittelu ja vuoropuhelu perustuu oikeisiin vaikuttavuustietoihin.

Hankkeiden vaikuttavuudesta ylläpidetään koko henkilöstön käytettävissä olevaa listaa (toimenpiteittäin kustannus/säästetty henkilövahinko-onnettomuus).

Jokaisesta hankkeesta arvioidaan vaikutukset eri kulkumuodoille, ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen.

Fyysiset parantamistoimet

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuuden selkeätä parantamista myös lyhyellä aikavälillä.

Periaatteeksi otetaan, että päätieverkkoa kehitetään autoliikenteen ehdoilla. Tavoitteena on riittävän nopea ja riittävän suurikapasiteettinen verkko. Taajamissa puolestaan ajoneuvoliikenne saa mukautua kevyt- ja joukkoliikenteen ehdoilla toteutettuun verkkoon.

Fyysisten toimenpiteiden toteutuksessa huolehditaan, että tienkäyttäjälle ei tule eteen odottamattomia ratkaisutapoja tai olosuhteita.

Investointirahoituksella tulisi Hämeen tiepiirissä ensimmäisenä poistaa liikennejärjestelmäselvitysten mukaisesti kaupunkiseutujen pääväylien verkolliset puutteet, koska puutteellinen jäsennöinti johtaa pitkämatkaisen liikenteen pakkautumiseen paikallisten liikkujien sekaan ja johtaa sisäisellä pääväylästäöllä kapasiteetin lisäyksessä yli-investointeihin.

Pääteiden ongelmajaksoilla otetaan nopeusrajoitukset yhdeksi "investointivälineeksi" eli nopeustaso suhteutetaan investointeja odotellessa turvallisen liikkumisen tasolle. Pääteiden nopeusrajoitukset toteutetaan yhdenmukaisina ja loogisina. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että 60 km/h nopeusrajoitus on poikkeuksellinen päätieverkolla. Alemman nopeusrajoituksen poikkeuksellisuus lisäisi varmasti nopeusrajoitusten noudattamista.

Alemmalla tieverkolla liikkumisen turvallinen nopeustaso laskee nykyisestään johtuen valitusta hoidon ja rakenteellisen kunnon tasosta. Ylläpito- ja korvausinvestointien toteutusjärjestys painottuu uudelleen liikenneturvallisuuden näkökulman kasvaessa.

Suhtautumista teiden varsien maankäyttöön tiukennetaan. Uusia liittymiä ei rakenneta kuin erittäin tarpeellisissa tapauksissa. Lisäksi liittymää haluavan kustannusvastaavuutta lisätään.

Taajamien liikennejärjestelyt auditoidaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tämän pohjalta määritellään tehokkaimmat toimenpiteet lyhyelle ja pitkälle jaksolle. Vaikutuksia seurataan ennen-jälkeen -tutkimuksin kaikkien taajamien osalta. Arvioinnin tekemiseksi laaditaan arviointikortti, jonka avulla auditoija voi nopeasti tuottaa yleiskuvan taajaman liikenneturvallisuustilanteesta.

Taajamissa keskitytään sosiaalisesti tasa-arvoisten liikenneolosuhteiden aikaansaamiseen. Tämä tarkoittaa kevyen liikenteen verkon yhdistävyyden ja esteettömyyden lisäämistä siten, että verkko on kaikille kulkumuodoille turvallinen ja ettei se tuota kohtuutonta haittaa millekään käyttäjäryhmälle.

Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteutettavuuden parantamiseksi ylläpidetään hankekorja, josta on toteutukseen poimittavissa hankkeita koriin tulojärjestyksessä. Toteutusjärjestys ei ole liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä, koska koriin valitaan vain turvallisuusvaikutuksiltaan tehokkaita hankkeita. Korissa olevan hankejoukon määrän tulisi olla riittävän suuri toteutusmahdollisuuksiin nähden. Hankekorja toimisi 2 vuoden aikajänteellä, koska osa toimenpiteistä vaatisi tarkempaa suunnittelua.

Päivittäinen hoito

Paras hoitotaso tarjotaan pääteillä ja taajamien sisääntuloteillä. Päivittäisessä hoidossa keskitytään erityisesti ajokelin ylläpitämiseen mahdollisimman tasaisena muuttuvissa sääolosuhteissa.

Poikkeuksellisista olosuhteista tiedotetaan tienkäyttäjiä kattavasti. Taajamien ulkopuolisilla tieosuuksilla 80 ja 100 km/h nopeusrajoitusalueilla ei sallita ajettavuuteen vaikuttavaa vaihtelua päällysteiden urasyvyyksissä.

Raportin seuraavassa osiossa käsitellään kutakin toimintalinjaa yksityiskohtaisemmin toimintalinjakortteina. Toimintalinjoittain määritellään ensin linjan sisältö ja sen jälkeen esitetään taulukossa yksityiskohtaisia toimenpideehtouksia. Taulukoissa toimenpiteet on luokiteltu myös Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuussuunnitelmassa käytetyn jaottelun mukaisesti.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähiajan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kujettajiin vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

ASENNE JA ASIAANTUNTIJUUS

- Liikenneturvallisuustyön määrittely
- Liikenneturvallisuus näkyvästi mukaan toiminnan ohjeistukseen
- Henkilöstön osaamisen vahvistaminen

Liikenneturvallisuustyön sisältyminen tiepiirin toimintaan on tarpeen selkeyttää. Nykyisin on erilaisia käsityksiä siitä millaiset mahdollisuudet tiepiirillä ja sen eri yksiköillä on vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja miten liikenneturvallisuus liittyy eri yksiköiden käytännön toimintaan. Selkeytetään tiepiirin roolia liikenneturvallisuustyössä suhteessa muihin sidosryhmiin.

Liikenneturvallisuusasiat sisällytetään näkyvästi toiminnan ohjeistukseen. Erityisen tärkeää on liikenneturvallisuusasioiden lisääminen yksityiskohtaisiin toimintaohjeisiin, sillä yleisluontoisissa toimintalinjoissa ja tavoitteissa liikenneturvallisuusasiat ovat nykyisin hyvin esillä.

Henkilöstön liikenneturvallisuusasiantuntemusta parannetaan liikenneturvallisuuskoulutusta tehostamalla. Tavoitteena on saavuttaa valmiudet toimia liikenneturvallisuusasiantuntijoina. Kohderyhminä ovat oma henkilöstön lisäksi yhteistyökumppanit ja tienkäyttäjät.

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
<p>Määritetään tiehallinnon ja tiepiirin vaikutusmahdollisuudet ja rooli liikenneturvallisuustyössä:</p> <ul style="list-style-type: none"> Yhteistyössä muiden sidosryhmien kanssa selkeytetään liikenneturvallisuustyön vastuujakoa, jotta tiedetään kuka vastaa mistäkin liikenneturvallisuustyössä. Tiejohtaja ja johtoryhmä osallistuvat yhteistyöhön, jossa osapuolia ovat tiehallinto, tiepiirit, Liikenneturva, lääninhallitukset, poliisi, maakuntien liitot. Tiedotus koko henkilöstölle. Toteutus: tiejohtaja 	X			X			
<p>Määritetään tiepiirin eri yksiköiden rooli liikenneturvallisuustyössä. Toteutus: tiepiirin johtoryhmä ja tiejohtaja</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiepiirissä laaditaan yksiköittäin selvitykset kuinka yksiköt voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen omassa työssään. Yksiköiden liikenneturvallisuuteen liittyvä toiminta selvitetään koko henkilöstölle. Johdon suhtautuminen on ratkaisevaa liikenneturvallisuuden arvostuksen nostamisessa. Hankkeiden valintaa tehdään myös liikenneturvallisuusvaikutusten perusteella. 				X			
<p>Kehitetään tiehallinnon toimintaohjeistusta ja parannetaan ohjeistuksen käytettävyyttä. Toteutus: tiejohtaja ja johtoryhmä.</p> <ul style="list-style-type: none"> Konkretisoidaan ja sisällytetään liikenneturvallisuus yksittäisten hankkeiden toimintaohjeisiin. Esitetään toimintaohjeissa tarkistuslistoilla mitä asioita käytävä läpi kussakin työvaiheessa, jotta liikenneturvallisuus tulee otetuksi huomioon. Liikenneturvallisuus otetaan yhdeksi urakoitsijoiden/suunnittelijan valintaperusteeksi. Tämä on mainittava tarjouspyyntöasiakirjoissa. Samalla on mainittava liikenneturvallisuusasioiden painoarvo valinnassa. Tienpidon teettämisyksikkö vastaa toimenpiteestä. Päivitetään ohjeistusta tehokkaammin ja tiedotetaan päivityksestä koko henkilöstöä. 	X			X			
<p>Liikenneturvallisuuden konkretisointi yksittäisissä hankkeissa:</p> <ul style="list-style-type: none"> Luodaan toimintamalli, jonka mukaan hankkeen parissa työskentelevät vastaavat itse sisäisestä liikenneturvallisuusauditoinnista työn kuluessa toimintaohjeistuksen mukaisesti. Jokaisen hankkeen liikenneturvallisuusvaikutukset arvioidaan. 				X			
<p>Paikallisella tasolla (kentällä) työskentelevien edellytyksiä ja asennetta kehitetään:</p> <ul style="list-style-type: none"> Koulutetaan tiemestareita, jotta he yksiselitteisesti ymmärtävät ja tiedostavat liikenneturvallisuuden merkityksen ja mahdollisuuden vaikuttaa siihen. Koulutuksen järjestämisestä vastaa johtoryhmä ja tiejohtaja, ja koulutuksen antamisen jälkeen vastuu on tiemestareilla. Kehitetään alueellisia seurantajärjestelmiä ja palautejärjestelmiä. Toteutus: tiejohtaja, johtoryhmä, tiemestarit. 	X			X			
<p>Järjestetään koulutusta kattavasti koko henkilöstölle. Toteutus: johtoryhmä, tiejohtaja ja liikenneturvallisuuden vastuhenkilö.</p> <ul style="list-style-type: none"> Lyhyet ja säännöllisesti järjestettävät tietoisuutyyppiset tiedotustilaisuudet uusista julkaisuista ja ohjelmista. Järjestetään esimerkiksi koulutusta LVM:n liikenneturvallisuusvision sisäistämiseksi. Käytännönläheistä koulutusta, jossa selvitetään tehokkaita käytännön toimia liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi. Henkilöstö voi itse tiedottaa asioita eteenpäin henkilökohtaisille sidosryhmilleen. Koulutuksen integroiminen työskentelyyn: koulutuksen ja toimintaohjeiden avulla varmistetaan, että liikenneturvallisuusasioiden huomioon ottamisesta tulee osa normaalia työskentelytapaa. Muutetaan liikenneturvallisuusinsinöörin toimiajan maksimiksi 5 vuotta. 	X			X			
<p>Kytetään rakentajat tehokkaammin koulutukseen. Toteutus: johtoryhmä, tiejohtaja ja yksikön vastuhenkilö.</p> <ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuuskoulutusta järjestetään avoimena ulkopuolisille asiantuntijoille (esimerkiksi rakentajat, konsultit). 	X			X			

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähiajan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kuljettajiin vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtausonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

AVOIN YHTEISTYÖ

- Avoin ja vuorovaikutteinen toiminta
- Kitkaton tiedonsiirto
- Konkretisoitu viestintä

Liikenneturvallisuuden toimintaympäristö rakennetaan avoimeksi ja vuorovaikutteiseksi. Tällaisessa toimintakentässä kaikki sidosryhmät tiedottavat kattavasti omaa organisaatiotaan sekä toisia sidosryhmiä tekemistään toimenpiteistä, tutkimuksista ja saavuttamistaan tuloksista. Sidosryhmiä ovat mm. tiehallinto, tiepiirit, liikenne- ja viestintäministeriö, maakuntien liitot, lääninhallitukset, kunnat, poliisi ja Liikenneturva.

Vuorovaikutuksen on toimittava toisaalta myös tienkäyttäjiin. Tienkäyttäjien on pystyttävä antamaan helposti palautetta ja tiepiirin reagoitava palautteeseen tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenneturvallisuusasioista ja toteutettavien hankkeiden liikenneturvallisuusvaikutuksista tiedotetaan tiiviisti ja käytännönläheisesti kohderyhminä oma organisaatio, sidosryhmät ja tien käyttäjät.

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
<p>Luodaan toimiva vuoropuhelujärjestelmä tienkäyttäjien:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarkastetaan keskushallinnon vuosittain tekemä asiakastytyväisyyskysely vastamaan liikenneturvallisuustyön tarpeita. Toteutus: Liikenteen palvelut –yksikkö. Arvioidaan tiepiiriin (liikenteen palvelut) tekemän kyselyn päivitystarve liikenneturvallisuusnäkökulmasta. Toteutus: Liikenteen palvelut –yksikkö. Tutkitaan kuinka tiepiiri on reagoinut tehtyihin liikenneturvallisuusaiheisiin aloitteisiin (olemassa seuranta eri aihepiirin aloitteista). Toteutus: Liikenneturvallisuusinsinööri. Varmistetaan, että tienpalveluiden neuvottelukunnan kokouksissa käyttäjien näkökulma tulee esille riittävästi. Toteutus: Tiepiirin edustajat neuvottelukunnassa. 	X			X			
<p>Tehostetaan tiepiiriin sisäistä tiedonkulkua. Toteutus: johtoryhmä ja tiejohtaja.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kehitetään uusien työntekijöiden mentorointia, jotta he osaavat tiedustella tarvitsemiin tietoja oikeilta henkilöiltä (esim. lista, josta ilmenee kaikki vastuuhenkilöt). Mentoroinnin toteutuksesta vastaa kukin yksikkö. Selkeytetään toimintatavat, jotka määrittävät miten uusi liikenneturvallisuustieto saavuttaa henkilöstön. Kehitetään kirjastojärjestelmä sellaiseksi, jota voidaan käyttää jokaisen omalta tietokoneelta. ATK-osasto vastaa toimenpiteestä. Teemapäivien ohjelmaan otetaan mukaan lyhyt liikenneturvallisuustietopaketti ("tuoreet uutiset"), josta vastaa liikenneturvallisuuden vastuuhenkilö. Toteutuksesta tietopaketteja sisäisenä jakeluna. 				X			
<p>Sidosryhmien välisen tiedonsiirron ja yhteistyön tehostaminen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiedotetaan sidosryhmiä käyttöön otettavasta suunnitelmien liikenneturvallisuusauditoinnista. Liikenneturvallisuuden vastuuhenkilö vastaa toteutuksesta. Pidetään yhteyttä sidosryhmiin ja päivitetään yhteistyötavat, sillä erityisesti kunnat kaipaavat liikenneturvallisuustietoa päätöstensä tueksi. Järjestetään tapaamisia, joissa mukana kuntia, Liikenneturva, poliisi, lääninhallitus ja maakuntaliitto. Tapaamisissa esitellään ja keskustellaan konkreettisista liikenneturvallisuuteen vaikuttavista hankkeista ja niiden tuloksista. Yhteydenpito edistää myös maankäytön ja liikenteen suunnittelun vuorovaikutteisuutta ja uuden maankäyttölain mukaista toimintaa. Toteutus: Tiejohtaja, yksiköiden päälliköt ja liikenneturvallisuusinsinööri. 	X			X			
<p>Kaikista hankkeista informaatiota viestintään osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Toteutus: Hankkeen vastuuhenkilö.</p> <ul style="list-style-type: none"> Hankkeista laadittaviin osallistumis- ja arviointisuunnitelmiin määritellään, mitkä osapuolet osallistuvat hankkeeseen, millainen on vastuujako ja miten tiedotus järjestetään. 				X			
<p>Tuotetaan viestitettävässä muodossa olevaa faktatietoa tiedottajille:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiepiirissä olemassa olevasta liikenneturvallisuuden faktatiedosta tuotetaan viestintäosastolle ajankohtaisia tietopaketteja, jotka voidaan julkaista sellaisenaan. Vastaavia tietopaketteja tuotetaan myös muista aihealueista. Tietopaketien laatimisesta vastaa kunkin aihepiirin vastuuhenkilö. 				X			
<p>Tiedotetaan konkreettisista keinoista välttää onnettomuuksia. Toteutus: Tiedottaja.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kerrotaan kansantajuisesti ja helposti ymmärrettävästi keinoista välttää onnettomuuksia ja eri turvavarusteiden tehosta. Medioina hyödynnetään lehtiä (liikennepalstat ja tiepiiriin sisäinen lehti), radiota, TV:tä ja internetiä, ja teemajaksoksi valitaan ainakin yksi vuosi. 				X		X	
<p>Onnettomuuksien seuraamusten konkretisointi eli turvallisen liikkumisen mallin esiintuominen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Muun viestinnän yhteyteen tietoa myös seuraamusvaikutuksista (esim. nopeuden vaikutus). Tiedottaja ja liikenneturvallisuuden vastuuhenkilö vastaavat toteutuksesta. Kampanjanomaisesti voidaan tuoda esille myös kolareissa vaurioituneita ajoneuvoja. 	X			X		X	

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuuksuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähtöajan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kuljettajiin vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

VAIKUTTAVUUS

- Tarkka vaikutustieto

Tuotetaan tietoa toimenpiteiden vaikutuksista.

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
Syvennetään tuotettavaa tietoa osa-alueittain ja aiheittain. Toteutus: Tiejohtaja, vastuuhenkilöt.							
<ul style="list-style-type: none"> • Tuotetaan tietoa liikenneturvallisuuden kausivaihtelusta • Tarkennetaan onnettomuuksien paikkatietoa • Toteutetaan ennen-jälkeen –vaikuttavuustutkimuksia alueellisista kehittämishankkeista (taajamien parantamistoimenpiteet) sekä yksittäisistä kohteista. • Kehitetään ja tarkennetaan käytössä olevan onnettomuusrekisterin käyttömahdollisuuksia. • Tuotetaan tietoa tiemestareiden urakka-alueittain. Tämän tiedon hyödyntämistä tosin vaikeuttaa se, että urakka-alueet muuttuvat 3 vuoden välein, joten pitkäaikaista seuranta ei pystytä tekemään. 				X			
Liikennekulttuurin kehityksen seuranta: <ul style="list-style-type: none"> • Hyödynnetään Liikenneturvan säännöllisesti tekemää liikenteen ilmapiiribarometriä. Tieto tästä barometristä (www-linkki) tuodaan esille tiedotteissa. Toteutus: Tiedottaja, liikenneturvallisuuksinsinööri. 				X			
Toimenpiteiden vaikutustiedon ja arviointiprosessin syventäminen: <ul style="list-style-type: none"> • Koulutetaan tiemestareita ja suunnittelijoita TARVA-ohjelmiston käytössä, jotta he voivat itse tutkia eri toimenpiteiden laskennallista tehokkuutta. Liikenneturvallisuuden vastuuhenkilö vastaa toimenpiteen toteuttamisesta. • Päivitetään olemassa oleva lista eri toimenpiteiden liikenneturvallisuusvaikutuksista kaikkien käyttöön. Kerätään toimenpiteittäin kustannustietoa eli mitä maksaa säästetty henkilövahinko-onnettomuus kullakin toimenpiteellä. Toteutus: Liikenneturvallisuuksinsinööri. 	X			X			
Otetaan käyttöön suunnitelmien liikenneturvallisuuksauditointijärjestelmä: <ul style="list-style-type: none"> • Suunnittelijat audittoivat itse suunnitelmansa liikenneturvallisuuden vastuuhenkilön avustuksella. Toteutus: Projektipäällikkö. 				X			
Otetaan liikenneturvallisuusvaikutukset nykyistä kattavammin osaksi maankäytön ja liikenteen suunnittelua: <ul style="list-style-type: none"> • Noudatetaan uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaista käytäntöä. • Kerätään kokemuksia toteutuneista hankkeista/kaavoista. Analysoidaan ja tiedotetaan onnistuneista käytännöistä. • Maankäytön suunnittelussa asetetaan arvioinnin erityispaino runsaasti kevyttä liikennettä synnyttäviin kohteisiin (esimerkiksi koulujen lähiympäristö). • Osallistutaan maankäytön suunnittelun liikenneturvallisuuksauditoinnin kehittämiseen. 	X	X					
Tienpidon suunnittelu –yksikkö, liikenneturvallisuuden vastuuhenkilö ja maankäyttövaatava vastaavat toimenpiteistä.							

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähiajan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kuljettajien vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

FYYSISET PARANTAMISTOIMET

- Fyysiset toimenpiteet yleisellä tieverkolla

Rakennetaan liikenneympäristö turvallisemmaksi toteuttamalla liikenneturvallisuutta tehokkaimmin parantavia toimenpiteitä. Toimenpiteet voidaan jakaa pitkän ja lyhyen aikavälin toimenpiteisiin. Pitkällä aikavälillä tilannetta parannetaan liikennejärjestelmään vaikuttamalla. Lyhyen aikavälin toimenpiteet ovat nopeasti toteutettavia, esimerkiksi liittymäjärjestelyjä. Myös rakennustöiden aikaiset toimet kuuluvat tähän ryhmään.

Oikein kohdistetuilla toimenpiteillä pyritään sekä ennaltaehkäisemään onnettomuuksia että lieventämään onnettomuuksien vaikutuksia.

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
<p>Nostetaan kevyt liikenne muiden liikennemuotojen kanssa tasavertaiseksi liikennejärjestelmän osaksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa kevyttä liikennettä käsitellään tasa-arvoisesti. Toteutus: Tienpidon suunnittelu –yksikkö. 		X					
<p>Parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa:</p> <ul style="list-style-type: none"> Määritellään yleisten teiden joukkoliikenteen palvelutaso sekä valitaan kehitettävät pääkäytävät ja yksittäiset kehittämiskohteet. Toteutetaan tehdyn suunnitelman mukaisesti. 		X					
<p>Parannetaan kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta toteuttamalla seuraavia toimia/periaatteita. Toteutus: Kevyestä liikenteestä ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaava.</p> <ul style="list-style-type: none"> Täydennetään pyörätieverkkoa taajamissa (pyörätiet, esteettömyyden lisääminen, suojatiekorrokkeet, korotetut suojatiet) sekä seurataan ja ylläpidetään verkon rakenteellista kuntoa. Kohdistetaan talvikunnossapito tärkeimmille väylille. Rauhoitetaan liikennettä taajamissa (hidasteet, töyssyt, hidaskadut, pihakadut). Parannetaan liikenneverkon jäsennöintiä ja ennakoitavuutta maankäytön tarpeiden mukaisesti. Lisätään liikenteen erottelua (alikulut, pyörätiet) kohdissa, joissa ei muilla toimenpiteillä saavuteta riittäviä vaikutuksia. Tehostetaan valaistusta erityisesti liittymissä. Selkeytetään liikenteen ohjausta (viitoitus). 					X		
<p>Toteutetaan fyysisiä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rakennetaan ajoympäristö haluttua nopeustasoa vastaavaksi ja helposti ennakoitavaksi. Rakennetaan taajamia lähestyttäessä "portteja" ja kiertoliittymiä, joihin saapussaan autoilija viimeistään havaitsee taajaman alkavan. Tarkistetaan tiekohtaisia ja erityisesti ongelmapaikkojen nopeusrajoituksia sekä toteutetaan porrastettua nopeusrajoitusjärjestelmää. Pääsääntöisesti pyritään säilyttämään nykyinen nopeustaso pääteillä ja tarvittaessa alentamaan nopeustasoa alemmalla tieverkolla. Pehmennetään ajoympäristöä ulosajojen vaikutusten lieventämiseksi: vaaralliset esteet poistetaan pientareilta, rakennetaan kaiteita ja törmäyspuskureita siltojen pylväisiin sekä loivennetaan luiskia Selkeytetään liittymiä Poistetaan näkemäesteitä Rakennetaan lisää hirviaitoja Toteutetaan viitoitus johdonmukaisesti Merkataan erityisen vaaralliset kaarteet Poistetaan rautateiden tasoristeykset. 		X			X		X
<p>Vilkasliikenteisillä teillä keskitytään seuraaviin toimenpiteisiin:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rakennetaan väistötiloja Rakennetaan yhdenmukaiset liittymis- ja erkanemiskaistat koko tieverkolla Testataan uudenlaisia ohituskaistaratkaisuja: <ul style="list-style-type: none"> Ohituskaistaosuudet 2+2 –kaistaisiksi Keskikaide erottamaan vastakkaiset ajosuunnat Ohituskielto ohituskaistaosuuksien vastakkaiselle ajosuunnalle Lisätään tievalaistusta Asennetaan muuttuvia varoitusmerkkejä erityisesti taajamien sisääntuloteille (esim. mustasta jäästä varoittavat merkit) Otetaan käyttöön liikennöintiolojen mukaan muuttuvia nopeusrajoituksia. <p>Vastuu em. toimenpiteistä jakautuu koko tiepiiriin. Kentällä työskentelevät tiemestarit ovat vastuussa ongelmakohtien havainnoinnista, ja tienpidon suunnittelu hankkeiden toteutusjärjestyksestä. Tiejohtaja ja johtoryhmä päättävät suurista hankelinjauksista jo ennen varsinaista ohjelmointia.</p>							
<p>Toteutetaan työmaiden liikennejärjestelyt turvallisina. Vastuu: Hankkeen projektipäällikkö.</p> <ul style="list-style-type: none"> Toteutetaan rakennustöiden, maastotutkimusten ja päällystystöiden aikaiset liikennejärjestelyt toimintaohjeiden mukaisina. 				X			X

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuuksuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähijalan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kuljettajien vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

PÄIVITTÄINEN HOITO

- Tieverkon liikennöitävyyden ylläpito

Pidetään tieverkko mahdollisimman tehokkaasti liikennöitävässä kunnossa niin normaalioloissa kuin häiriötilanteissakin. Tämä edellyttää jatkuvaa tieverkon kunnan valvontaa sekä nopeata reagoitua.

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
<p>Tehostetaan teiden hoitoa. Toteutus: Tienpidon teettämisyksikkö.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vilkasliikenteisillä teillä keskitytään erityisesti <ul style="list-style-type: none"> Kelin vaihtumisesta aiheutuvien ongelmien poistoon Liikennejärjestelyjen laadukkaaseen hoitamiseen (mm. päällystystyöt), mikä vähentää liikenteelle aiheutuvia haittoja Pääteiden päällysteiden tason seurantaan (urien poisto) Pääteiden kuntotiedotukseen ongelmakeleillä. Muulla tieverkolla <ul style="list-style-type: none"> Sovelletaan ennakoivaa liukkauden torjuntaa Tiedotetaan reaaliaikaisesti tieverkon tilasta ongelmakeleillä. Poikkeuksellisista ongelmakeleistä olisi tiedotettava useasti päivän aikana esim. eri radio-ohjelmien yhteydessä. 							X

TURVATEKNIikka

- Uusi teknologia

Selvitetään uuden teknologian liikenneturvallisuusvaikutukset olemalla aktiivisesti mukana järjestelmien kokeiluissa.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön edellytykset
P1 = Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
P2 = Liikenteen kasvun hillintä
P3 = Teknologian oikea hyödyntäminen

Lähiajan toimenpideohjelma
L1 = Liikenneturvallisuuden arvostaminen
L2 = Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
L3 = Kuljettajiin vaikuttaminen
L4 = Suistumis- ja kohtausonnettomuuksien vähentäminen ja lieventäminen

Keinot/toimenpiteet	P1	P2	P3	L1	L2	L3	L4
<p>Osallistutaan uuden tekniikan kokeiluihin ja käyttöönottoon. Tällaisia mahdollisesti testattavia järjestelmiä ovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automaattisesti nopeusrajoituksen ylityksestä varoittava järjestelmä (äänimerkki, nykäys kaasupolkimessa, mittarinäyttö voimassa olevasta nopeusrajoituksesta) • Reitinohjausjärjestelmät • Keli- ja liikenneinformaatiota tuottavat järjestelmät (kuten Lahti-Heinola matka-aikamittausjärjestelmä, Länsiväylän ruuhkavaroitusjärjestelmä) • Liikennetilanteen mukaan automaattisesti säätyvät kaistanohjaus- ja nopeusrajoitusjärjestelmät. <p>Selvitetään erityisesti, miten uusi teknologia vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Saattaa olla, että uuden tekniikan turvallisuushyödyt ulosmitataan, koska järjestelmien käyttö ajon aikana vie kuljettajan huomion pois liikenteestä (esimerkiksi informaatiojärjestelmä). Toteutus: Tiejohtaja ja johtoryhmä.</p>			X				

5 VAIKUTUKSET

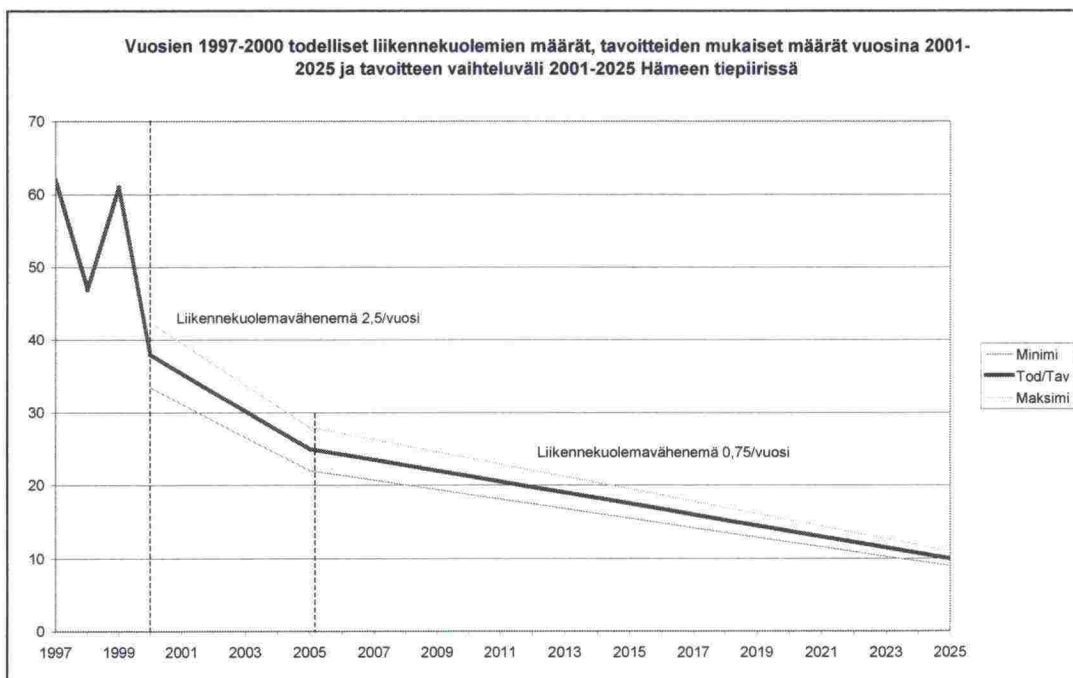
5.1 Onnettomuusmäärät

Valtioneuvoston tavoitteen mukaisesti pitäisi liikennekuolemien määrän olla alle 250 vuonna 2005. Koko Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpideohjelman toteuttamisella on arvioitu pystyttävän vähentämään liikennekuolemia 120 ja henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia noin 1 300.

2/3 kuolemaan johtavista ja melkein yhtä suuri osuus loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tapahtuu yleisellä tieverkolla. Hämeen tiepiirin osuus yleisten teiden onnettomuuksista on noin 15 %. Näillä perusteilla laskettuna Hämeen tiepiirin alueella saisi tapahtua vuonna 2005 enintään 25 liikennekuolemaa. Vuonna 2000 Hämeen tiepiirin alueella tapahtui 38 liikennekuolemaa. Tämä merkitsee, että liikennekuolemien määrän pitäisi vähentyä vuosittain noin 2,5 vuoteen 2005 asti.

Tarkasteltaessa tilannetta vastaavasti vuoteen 2025 asti havaitaan, että Hämeen tiepiirin alueella saisi tapahtua enintään 10 liikennekuolemaa vuonna 2025 eli vuosina 2005-2025 vuosittainen liikennekuolemavähennyksen tulisi olla 0,75 liikennekuolemaa.

Kuvassa 3 on esitetty Hämeen tiepiirin liikennekuolemien määrät vuosina 1997-2000, tavoitteen mukainen kehitys vuosina 2001-2025 ja tavoitteen vaihteluväliviivat, jotka kuvaavat viiden prosentin lähtötietovirhettä.



Kuva 3. Hämeen tiepiirin liikennekuolemien määrät vuosina 1997-2000, tavoitteen mukainen kehitys vuosina 2001-2025 ja tavoitteen vaihteluvälit.

5.2 Rahoitus

Koko Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuushjelman 3,9 mrdmk:n toteuttamiskustannuksista valtionhallinnolle on arvioitu kohdistuvan 1,7 mrdmk, kunnille 1,1 mrdmk ja tienkäyttäjille 1,1 mrdmk. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa ei ole laskettu tiehallinnon osuutta suunnitelman kustannuksista. Valtion osuus (1,7 mrdmk vuosina 2001-2020) jakaantuu useammalle valtion organisaatiolle. Vaikka kaikki tuo valtion osuus katsottaisiin olevan Tiehallinnon kustannuksia, olisi siitä Hämeen tiepiirin osuus ehkä noin 10 miljoonaa markkaa vuodessa kahdenkymmenen vuoden aikana.

Hämeen tiepiirin perustienpidon määräraha vuonna 2001 on noin 400 Mmk. Valtaosa eli 146 Mmk (37 %) perustienpidon määrärahasta käytetään hoitoon. Nykyisen tieverkon ylläpitoon ja korvausinvestointeihin käytetään 105 Mmk (26 %). Siten yli 60 % rahoituksesta käytetään nykyisten liikenneolojen fyysiseen kehittämiseen. Uusien investointien osuus on 66 Mmk (16 %). Liikenteen hallintaan käytetään noin viisi miljoonaa markkaa ja suunnitteluun noin 23 Mmk vuodessa. Liikenneturvallisuus ei siten ole erillisenä tuotteena perustienpidossa, vaan liikenneturvallisuus vaikuttaa kaikkien tuotteiden kautta.

Pienten ja nopeasti toteutettavien liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteutukseen on Hämeen tiepiirissä korvamerkitty noin viiden miljoonan markan määräraha vuosittain, joka on vain runsas prosentti koko tienpidon määrärahasta. Tienpidon eri tuotteilla vaikutetaan merkittävästi liikenneturvallisuuteen, mutta liikenneturvallisuuden osuutta tuotteiden kustannuksista ei voida helposti erotella.

Suurin periaatteellinen rahoitustason muutos voidaan liikenneturvallisuuden kannalta aikaansaada nostamalla liikenneturvallisuus tärkeimmäksi kriteeriksi kaikissa päätöksenteon vaiheissa. Liikenneturvallisuus tulisi nostaa tienpidon ensimmäiseksi tavoitteeksi, koska se on edellytyksenä myös kaikille muille tavoitteille. Seuraavan viiden vuoden aikana onnettomuuksien vähentämistavoite on erittäin vaativa, mikä edellyttää tienpidossa lisäpanostusta myös nopeasti vaikuttaviin toimenpiteisiin. Lisärahoitusta on ehdotettu myös Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmassa. Sen sijaan valtioneuvoston periaatepäätöksessä lisärahasta ei puhuta. Vuoden 2005 jälkeen vuosittainen turvallisuuden paranemistavoite pienenee, mutta vaatii toki edelleen tehokasta toimintaa, koska yhden liikennekuoleman säästämisen rajakustannus kasvaa mitä vähemmän kuolemaan johtavia onnettomuuksia tapahtuu.

6 LIITTEET

ASiantuntijahaastatteluisissa käytetty haastattelulomake

LVM:n liikenneturvallisuuksuunnitelman 2001-2005 vaikutus Hämeen tiepiirissä

Pvm: 12.6.2001

1. Haastateltava henkilö: _____

2. Organisaatio / yksikkö: _____

3. Henkilön tehtävä organisaatiossa:

4. Millä tavalla liikenneturvallisuuksasiat ovat käytännössä esillä omassa tehtävässäsi?

5. Kuinka hyvin tunnet LVM:n raportin "Liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2001-2005"?

- ☐ En tiedä raportin olemassa oloa
☐ Tiedän raportista, mutta en ole tutustunut siihen
☐ Olen tutustunut raportin pääkohtiin
☐ Olen tutustunut raporttiin ja pohtinut miten saavuttaa sen tavoitteita
☐ Olen valmistellut toteutustoimenpiteitä

6. Kuinka suuri mahdollisuus mielestäsi tiepiirillä on vaikuttaa yleisten teiden liikenne-
turvallisuteen ja tilanteen parantamiseen?

Ilmoita %-arviosi (0-100). _____ %

7. Kuinka suuri mahdollisuus mielestäsi tiepiirin eri yksiköillä on vaikuttaa tiepiirin liikenneturvallisuuks-
työhön?

Ilmoita prosenttiarviosi yksiköittäin siten, että summa on 100 %.

Tiejohtaja	_____ %
Esikunta	_____ %
Tienpidon teettäminen	_____ %
Tienpidon suunnittelu	_____ %
Liikenteen palvelut	_____ %
Keskushallinto	_____ %
	100 %

8. Millaisena pidät oheisten liikenneturvallisuuksuuden osa-alueiden keskinäistä painoarvoa
liikenneturvallisuuksuuden edistämisessä?

Verkon fyysiset toimenpiteet	_____ %
Muut (asennekasvatus, koulutus, tiedotus, valvonta...)	_____ %
	100 %

TIETOHUOLTO:

9. Mitä liikenneturvallisuustietoa tarvitset työssäsi?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

10. Kuinka usein tarvitset kyseistä tietoa?

Jatkuvasti	Satunnaisesti	Ei juuri koskaan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Kuinka hyvin tarvittava tieto on saatavissasi?

Asteikko 1-4, missä 1 = tieto vaikeasti saatavissa ... 4 = tieto saatavissa ongelmitta

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

OHJEISTUS:

12. Mikä ohjeistus ohjaa liikenneturvallisuuteen liittyvää työtäsi tiepiirissä?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

13. Minkätyyppinen ohje kyseessä?

Yleinen asenne-ohje	Tunnuslukuin seurattava ohje, jolla vastuuhenkilö	Vastuuhenkilö
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

14. Mitä kautta olet saanut tietoa em. ohjeista ja oletko saanut mielestäsi tarpeeksi tietoa?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Olen saanut riittävästi tietoa	En ole saanut riittävästi tietoa
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

AUDITOINTI:

18. Millä tavalla olet arvioinut toimenpiteiden vaikutuksia ja miten liikenneturvallisuus on ollut mukana?

19. Miten olet ollut yhteydessä tiepiirin liikenneturvallisuushenkilöihin ja tiepiirin ulkopuolisiin liikenneturvallisuustahoihin omassa työssäsi? Luettele keskeiset henkilöt ja heidän roolinsa.

20. Miten liikenneturvallisuusasiat sisältyvät tämänhetkiseen laatujärjestelmäänne/toiminta-ohjeisiin?

21. Kuinka usein olet osallistunut liikenneturvallisuusasioihin liittyvään koulutukseen?

22. Onko koulutusta mielestäsi

- ☐ Liian vähän
☐ Sopivasti
☐ Liian paljon

23. Millä tavalla olet tiedottanut liikenneturvallisuuden vaikutuksesta työssäsi?

24. Minkälaiseksi arvioit oman asenteesi seuraavissa liikenneturvallisuuteen liittyvissä tilanteissa?
(Asteikko: 1 = täysin eri mieltä ... 4 = täysin samaa mieltä)

Minulla ei ole kiire liikenteessä

Ajotapani on ennakoiva

Noudatan liikennesääntöjä mahdollisimman tarkasti

Työskentelen tien päällä ottaen turvallisuusasiat
huomioon

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-839-4
TIEH 3200724